

"Dir no al tramvia seria dir no a 500.000 persones que es desplacen entre 9 municipis i a la salut pública"

Sostenible parla amb Susana Pascual, portaveu de la plataforma Units pel Tram

18/03/2018 - 12:45



ALBERT
PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-

PUNSOLA-44)

Periodista



El 23 de març l'Ajuntament de Barcelona ha anunciat una "proposta de decisió política" sobre la connexió del tramvia (<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/estudis-tecnics-tramvia%8D>) per l'avinguda Diagonal en el ple municipal (<https://www.naciodigital.cat/noticia/148651/colau/portara/votacio/connexio/tramvia/diagonal/al/ple/marc>). A priori no sembla clar que aquesta connexió pugui obtenir la majoria de vots. Sostenible parla amb Susana Pascual, ambientòloga, vocal de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, i col·laboradora de la Federació de Veïns i Veïnes de Barcelona, dues entitats membres de la plataforma Unim els tramvies (<https://unimelstramvies.org/>), sobre les possibilitats que hi ha en aquest moment damunt la taula.

¿Què suposaria per a la ciutat el no de l'oposició municipal a la unió de les dues xarxes de tramvia per l'avinguda Diagonal?

Quan parlem de la ciutat no hem de pensar només en la Barcelona estricta del terme municipal, sinó en

"Serà un no a una solució per la contaminació atmosfèrica. Cal recordar que tenim un expedient obert per la Comissió Europea per aquesta qüestió. Serà un no, per tant, a la salut pública"

la conurbació. En el cas del tramvia, aquest mitjà de transport, en la seva continuïtat, permetria relligar molts barris de Barcelona amb els barris de diverses ciutats metropolitanes. Cal recordar que el tramvia connecta un total de 9 municipis. Si es diu no a la unió dels tramvies estarem dient no a 500.000 persones que es desplacen entre aquests municipis. Però també estarem dient no a

l'opinió majoritària de la ciutadania, perquè el tramvia és el mode de transport més ben valorat, excepció feta de la bicicleta i la moto. Igualment, serà un no a una solució per la contaminació atmosfèrica. Cal recordar que tenim un expedient obert per la Comissió Europea per aquesta qüestió. Serà un no, per tant, a la salut pública. I, per últim, serà un no a la possibilitat de reformar l'espai públic fent-lo més amable per a la ciutadania.

Fa uns dies el president del Grup Municipal d'ERC a l'Ajuntament de Barcelona, Alfred Bosch, comentava que el govern de la ciutat "no havia fet els deures" en aquest tema. Com interpreta aquestes paraules?

El que ens ha transmès en Jordi Coronas, que és la persona d'ERC que s'ha reunit amb nosaltres, és que no hi ha un conveni a punt de signatura entre TramMet i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) que contingui tots els aspectes de la unió dels tramvies fins a l'últim detall per ser portat a votació en el plenari. El document que s'ha presentat en l'última comissió d'Ecologia Urbana ha estat un protocol que estableix els criteris a seguir en les negociacions entre TramMet i l'ATM. Entenc que Bosch demana el resultat final de tot això, que seria el conveni.

¿Per què no us heu reunit amb Alfred Bosch directament?

No ho sabem. Quan la nostra plataforma [es va manifestar el passat 20 de gener](https://www.elnacional.cat/ca/bcn-hub/manifestacio-unio-tramvia_231132_102.html) (https://www.elnacional.cat/ca/bcn-hub/manifestacio-unio-tramvia_231132_102.html) va aprofitar l'esdeveniment per sol·licitar una entrevista amb tots els representants dels grups polítics de l'ajuntament per explicar-los la nostra demanda. Ens han respost i ens hem reunit amb Barcelona en Comú, Ciutadans, la CUP, el PSC i ERC. Amb tots ells ens hem trobat amb la persona que lidera el grup municipal menys en el cas d'ERC. Segons ens han dit ha estat per un tema d'agenda. També hem mantingut una reunió amb Gerard Ardanuy, regidor no adscrit del partit Demòcrates de Catalunya.

"El que és curiós també és que els mateixos partits que a Barcelona ciutat s'oposen o tenen reserves en relació a la connexió dels tramvies hi estan clarament a favor en altres municipis"

Qui defensa la unió de les dues xarxes de tramvia en aquests moments?

Barcelona en Comú i PSC. Després hi ha els que estan a favor, però amb reserva de vot, que són la CUP i en Gerard Ardanuy. Pel que fa a Ciutadans, en la reunió que vam mantenir no semblava que estiguessin en contra del projecte, però finalment

s'han posicionat en el no. ERC diu que està a favor del projecte però ha anunciat que, segons el que presenti el govern, votarà no. El que és curiós també és que els mateixos partits que a Barcelona ciutat s'oposen o tenen reserves en relació a la connexió dels tramvies hi estan clarament a favor en altres municipis. El PDCAT que a Barcelona està en contra, a la Generalitat s'hi ha manifestat a favor. És per tot plegat que parlem de bloqueig polític en aquest tema.

Pensa que en un context polític diferent (sense el conflicte entre sobiranisme i unionisme) la unió del tramvia hauria tirat endavant fàcilment?

Jo crec que aquest context polític no afecta a la qüestió. El debat de la unió dels tramvies fa molt de temps que està damunt la taula abans que el conflicte actual existís. La tensió política sempre hi és, si no per un tema per un altre, i el desgast polític de l'adversari és una constant.



Vostè és portaveu de la plataforma Units pel Tram. Ens podria explicar la gènesi d'aquesta organització i quina és la tasca que està desenvolupant?

La plataforma va néixer a l'estiu del 2017 una mica espontàniament quan ens vam trobar diverses persones motivades per la qüestió del tramvia. Ho vam traslladar al món de les entitats i actualment som centenars d'entitats que hem signat un manifest. Tenim en comú el fet de ser favorables a la mobilitat sostenible i d'estar preocupades per temes que hi estan directament relacionats com, per exemple, la contaminació atmosfèrica. Un fet que ens va mobilitzar va ser constatar que pràcticament estàvem a la meitat de la legislatura i que la unió dels tramvies -que estava com a tema destacat del programa de Barcelona en Comú, però també d'altres partits com ERC- no avançava. I així va ser com vam començar a emprendre accions per assolir aquest objectiu.

De quin tipus d'accions estariem parlant?

Divulgació a les xarxes socials; accions informatives amb repartiment de flyers en el recorregut del tramvia i dintre dels mateixos combois. També hem gravat alguns vídeos intentant desmuntar els arguments contraris. Sense oblidar la marxa del 20 de gener o les reunions amb els partits que he esmentat anteriorment.

"L'accessibilitat és un punt molt fort del tramvia. Per pujar-hi no és necessita cap tipus d'element que alenteixi l'accés de les persones com succeeix en altres modes de transport. És un accés ràpid i fluid i sobretot fàcil.

Quins serien els principals arguments que vostè posaria damunt la taula per convèncer definitivament els escèptics?

Sobretot faria èmfasi en aspectes que la dimensió metropolitana d'aquesta xarxa, en l'alta capacitat de transport de persones i en l'eficiència energètica del tramvia. Parlaria també del fet que les persones puguin desplaçar-se a través de 9

municipis sense realitzar transbordaments. I no menys important: la qüestió de l'accessibilitat. Aquest és un punt molt fort del tramvia. Per pujar-hi no és necessita cap tipus d'element que alenteixi l'accés de les persones com succeeix en altres modes de transport. És un accés ràpid i fluid i sobretot fàcil. Pensem com es pot entrar de bé amb un cotxet de nen a un vagó del tramvia. Contribuir a un aire més net o a poder transformar l'espai públic són també arguments importants.

Creu que un tramvia més present que no pas ara al centre de la ciutat ens pot ajudar a repensar-la?

El 60 % de l'espai públic està dedicat al cotxe mentre que els seus desplaçaments són un 23% del total. Aquí hi ha una clara descompensació que cal corregir. I el tramvia pot contribuir a aquesta correcció en la mesura que la seva implementació comporta una intervenció transformadora de l'espai urbà.

Quins són els principals arguments que fan servir els opositors a la unió dels tramvies?

Doncs que el bus elèctric és una alternativa o que la gestió del tramvia ha de ser pública, o fins i tot que Gaudí va ser mort per un tramvia....

Seriosament?

Sí. Però el que vull dir és que hem detectat que malgrat que és un debat molt consensuat a nivell tècnic hi ha un factor emocional molt gran que hi intervé.

**Per què creu que la discussió de la conveniència o no d'un transport pot ser tan emocional?**

No ho sé, però el cert és que si es llegeixen les cartes als diaris de les persones que s'hi oposen diuen frases com “no ens trinxeu la Diagonal”. Potser el tema està relacionat amb el qüestionament del poder del cotxe, que encara es continua associant a l'estatus social.

Després de la retirada dels antics tramvies el 1971 (tret del tramvia blau) la capital no va tornar a veure'ls circular fins el 2004. L'antiga xarxa constava de gairebé 40 línies que cobrien pràcticament tota la ciutat. Per què el nou tramvia no es va plantejar de la mateixa manera i es va enfocar només per unir els extrems de Barcelona amb altres municipis perifèrics? Per què pensa que no es va optar per una reentrada ambiciosa a la ciutat?

Jo crec que es va optar per servir “zones d'ombra”, per dir-ho així, que no estaven ben cobertes per altres mitjans públics de transport. Per una banda, durant tots aquests anys des de la desaparició del tramvia, el metro, el bus i el propi trànsit s'ha expandit. Es va fer el tramvia perquè era més barat que el metro i aconseguia una capacitat important de transport. De fet, el nom que s'utilitzava en l'inici del projecte era el de “metro lleuger”, precisament perquè s'acostava a moltes de les prestacions del metro.

D'altra banda, els antics tramvies compartien espai amb el cotxe i aquesta és una diferència important amb els actuals, que van en vies segregades del trànsit. Crec que l'escenari actual no permetria tornar a la xarxa tramviària dels anys 60.

"El que no té sentit és donar continuïtat a una xarxa ferroviària amb un autobús, doncs implicaria un canvi de mode de transport en un punt del recorregut i està estudiat i demostrat que els transbordaments són percebuts com una dificultat en l'ús del transport públic"

Abans ha esmentat el tema del bus elèctric com una possible alternativa a la qual donen suport aquells que s'oposen a la unió de les xarxes de tramvia. S'entén que ha de ser també un bus que circuli per un carril propi i amb una capacitat alta de transportar persones.

Hi ha dos temes a comentar en aquest punt. El primer és que seria fantàstic que tots els autobusos de la xarxa fossin elèctrics. De fet, ja hi ha autobusos elèctrics circulant a la ciutat de Barcelona, però no solucionen dos problemes greus: el de capacitat, s'ha de donar més capacitat al transport públic que circuli al tram central per la Diagonal, i tenint dues xarxes ja construïdes de tramvia, la seva unió és de sentit comú. El que no té sentit és donar continuïtat a una xarxa ferroviària amb un autobús, doncs implicaria un canvi de mode de transport en un punt del recorregut i està estudiat i demostrat que els transbordaments són percebuts com una dificultat en l'ús del transport públic.

El tram des dels seus inicis ha estat de gestió privada. Creu que aquest fet té incidència en el debat polític sobre la unió de les dues xarxes de tramvia?

A A l'àrea metropolitana hi ha molt transport públic que és de gestió privada, per tant aquest fet no és gens estrany. En qualsevol cas, la gestió privada del transport públic està normalitzada a molts municipis i en cap cas impedeix l'acord polític en els ajuntaments o amb la Generalitat. Per a la CUP a Barcelona suposa un obstacle i ara sembla que ERC s'ha sumat a aquest carro. Sigui com sigui,

"Tard o d'hora les dues xarxes de tramvia s'acabaran unint perquè és de sentit comú"

Pensa que, més enllà del que es pugui decidir ara, en algun moment en el futur la unió de les xarxes s'acabarà realitzant?

Sense cap mena de dubte. Més tard o més d'hora això passarà. Perquè és de sentit comú i perquè és la millor solució per canviar el paradigma de la mobilitat cap a la sostenibilitat. I també perquè les persones de la ciutat, més enllà dels límits administratius, s'ho mereixen.

Categories:

[Contaminació \(/categories/contaminacio\)](/categories/contaminacio) [Mobilitat \(/categories/mobilitat\)](/categories/mobilitat) [Salut \(/categories/salut\)](/categories/salut)

Etiquetes: [Tramvia \(/etiquetes/tramvia\)](/etiquetes/tramvia)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/entrevista/dir-no-al-tramvia-seria-dir-no-a-500000-persones-que-es-desplacen-entre-9-municipis-i-a>)

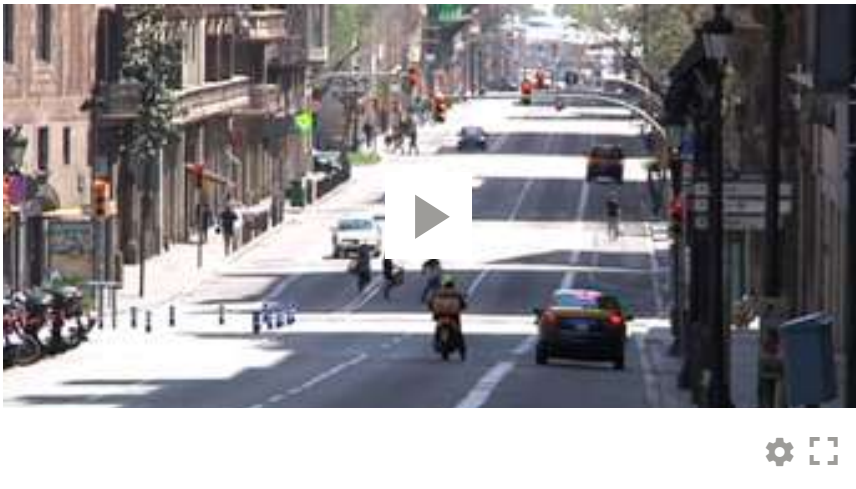
 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/dir-no-al-tramvia-seria-dir-no-a-500000-persones-que-es-desplacen-entre-9-municipis-i-a>)

Relacionats

Notícia

Barcelona donarà més espai als vianants: Gran Via i Diagonal perdran part dels carrils laterals

(/noticia/barcelona-donara-mes-espai-als-vianants-gran-via-i-diagonal-perdran-part-dels-carrils)



L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un pla per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat que s'establirà a la ciutat un cop s'aixequin progressivament les mesures de confinament, adoptades per evitar la propagació del coronavirus

Notícia

El BACC presenta propostes que posen la bici al centre de l'estratègia metropolitana contra el col·lapse de la mobilitat

(/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)



(/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)

La proposta segueix el model de ciutats com Berlin, Viena o Nova York i demana la creació de carrils bici temporals per descongestionar el transport públic en trajectes urbans en el procés de desconfinament.

Notícia

La contaminació a Barcelona cau i marca mínim històric

(/noticia/la-contaminacio-a-barcelona-cau-i-marca-minim-historic)



(/noticia/la-contaminacio-a-barcelona-cau-i-marca-minim-historic) Les restriccions preses contra la propagació del

coronavirus deixen l'atmosfera més neta en dècades a Barcelona

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



Diputació
Barcelona

<http://www.diba.cat>

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>



<http://www.twitter.com/xarxasost>



<http://youtube.com/xarxasost>



[\(rss.xml\)](#)